… Dziennik Urzędowy

MINISTERSTWA KOLEI ŻELAZNYCH

WARSZAWA № 14. d. 18 czerwca 1923 r.

46.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych z dnia 1/V 1923 r. № VI. 6269/26/23 w sprawie nadzoru nad wagami i odważnikami na Polskich Kolejach Państwowych.

Zgodnie z postanowieniami obowiązujących przepisów o miarach i narzędziach mierniczych i w porozumieniu z Dyrektorem Głównego Urzędu Miar zatwierdzam z natychmiastową mocą obowiązującą na Polskich Kolejach Państwowych poniższą „Tymczasową instrukcję o nadzorze nad wagami i odważnikami na Polskich Kolejach Państwowych".

Główny Urząd Miar jednocześnie wydaje zarządzenie polecające stosowanie tejże instrukcji przez wszystkie podległe mu Urzędy Miar.

Kierownik Ministerstwa:
(—) *Zagórny-Marynowski*

TYMCZASOWA INSTRUKCJA

w przedmiocie nadzoru nad wagami i odważnikami na Polskich Kolejach Państwowych.

Zasady ogólne.

1. Wagi i odważniki, używane na kolejach Państwowych, powinny odpowiadać przepisom o warunkach legalizowania, wydawanym przez Główny Urząd Miar i posiadać niewygasłą cechę legalizacyjną państwowego Urzędu Miar.

2. Termin ważności cechy legalizacyjnej dla wag i odważników kolejowych jest 3 lata, wliczając w to rok, w którym narzędzie zostało ocechowane.

Po upływie tego terminu ważność cechy legalizacyjnej wygasa i wymienione narzędzia miernicze uważane są jako nielegalizowane.

3. Wszystkie wagi i odważniki kolejowe winny być legalizowane ponownie przed wygaśnięciem prawomocności posiadanej przez nie cechy.

4. Wagi i odważniki, znajdujące się w użyciu na kolejach, powinny być rzetelne, t. j. uchybienia ich nie mogą przekraczać granic uchybień obiegowych, ustanowionych odpowiedniem rozporządzeniem Ministra Przemysłu i Handlu.

Legalizacja pierwsza nowych wag i odważników.

5. Wszystkie wagi przenośne i odważniki użytkowe nowe winny być nabywane od dostawców już zalegalizowane (ocechowane).

6. Legalizacja nowonabytych wag fundamentowanych (stałych) winna być dokonana po ustawieniu wagi na miejscu. W zasadzie wagi te powinny być oddawane przez dostawcę w stanie zalegalizowanym. W każdym razie Dyrekcja Kolejowa w umowie z dostawcą zastrzeże, iż koszty, wynikające z ewentualnej odmowy legalizowania przez Urząd Miar, ponosić będzie dostawca.

Legalizacja wtórna (perjodyczna) wag i odważników będących w użyciu.

7. Pożądane jest ażeby wagi, znajdujące się w obrębie jednego odcinka wagowego, dla ułatwienia perjodycznego ich legalizowania posiadały cechę legalizacyjną z tego samego roku.

8. Legalizowanie perjodyczne wag i odważników kolejowych dokonywane jest przez Urzędy Miar stałe lub lotne na koszt kolei przy dostarczeniu przez kolej wszelkich potrzebnych przyborów pomocniczych, środków przewozowych i siły roboczej.

9. W sprawie terminu i szczegółów, dotyczących zamierzonego legalizowania, każda Dyrekcja kolejowa corocznie winna się zawczasu porozumieć z odpowiednim Okręgowym Urzędem Miar.

10. Okręgowy Urząd Miar winien wskazać interesowanej Dyrekcji kolejowej rodzaj i ilość przyborów pomocniczych, potrzebnych do sprawdzania wag, podlegających zalegalizowaniu.

11. Opłaty za legalizowanie wag i odważników użytkowych, za sprawdzanie i uwierzytelnianie wagonów tarowych i odważników do sprawdzania wag, oraz za czynności urzędnika legalizacyjnego poza urzędem miar kolej uiszcza według „Przepisów o opłatach za czynności urzędów miar”, wydawanych przez Ministra Przemysłu i Handlu, oraz rozporządzeń Głów-

nego Urzędu Miar o opłatach dodatkowych, wydawanych na podstawie tychże „Przepisów". Ponadto kolej ponosi koszty przejazdu urzędników legalizacyjnych (o ile nie udziela im biletów wolnej jazdy) i ich djet.

Opłaty za legalizowanie wzgl. uwierzytelnianie i opłatę dodatkową za czynności urzędnika legalizacyjnego poza Urzędem Miar kolej opłaca po każdorazowem ukończeniu odnośnej czynności przez Urząd Miar.

Zaliczki na pokrycie kosztów przejazdów i djet urzędnika legalizacyjnego w wysokości, podanej przez Urząd Miar, należy wpłacać do tegoż Urzędu przed wydelegowaniem urzędnika legalizacyjnego na linję kolejową.

12. Przybory, mające służyć do sprawdzania wag kolejowych (odważniki do sprawdzania wag, wagony tarowe i t. p.), winny być zamawiane przez kolej według wzorów i projektów, zaaprobowanych przez Główny Urząd Miar. Przyrządy i narzędzia wymienione winny być wzorcowane przez Okręgowy Urząd Miar przynajmniej raz do roku przed rozpoczęciem perjodycznego legalizowania wag kolejowych.

13. O terminie sprawdzania wagonu tarowego Dyrekcja Kolejowa zawiadamia zawczasu Okręgowy Urząd Miar, który deleguje urzędnika legalizacyjnego dla dokonania sprawdzenia w obecności przedstawiciela odnośnej Dyrekcji Kolejowej.

Określoną przy sprawdzaniu masę (ciężar) wagonu tarowego oraz numer wagonu należy zaprotokułować w świadectwie sprawdzenia, podpisanem przez urzędnika legalizacyjnego i przedstawiciela Dyrekcji Kolejowej, przyczem wagon winien być opatrzony cechą i plombami Urzędu Miar.

Świadectwo wymienione winno być okazywane urzędnikom legalizacyjnym, przy każdem użyciu odnośnego wagonu tarowego.

14. Wagi nielegalne pozostałe po okupantach mogą być po porozumieniu się kolei z właściwemi Okręgowemi Urzędami Miar pozostawione do dalszego użytku, jeżeli okażą się dokładne w granicach uchybień dopuszczalnych dla wag legalnych tejże nośności.

Przy nastąpieniu potrzeby pierwszej gruntownej naprawy wagi te należy przerobić na legalne lub wycofać z użycia i na ich miejsce nabyć wagi legalne.

15. Wagi bagażowe systemów niedozwolonych w innych gałęziach obrotu publicznego (sprężynowe, uchylne i t. p.) winny być legalizowane przez Urząd Miar corocznie.

16. W Dyrekcjach kolejowych Poznańskiej, Gdańskiej i Katowickiej legalizacja wag i odważników powinna być dokonywana tak, jak to dotychczas jest w użyciu, t. j. przy uwzględnieniu planu podróży lotnych urzędów miar.

Sporadyczne legalizowanie wag kolejowych.

17. Niezależnie od legalizacji perjodycznej, wagi winny być legalizowane po każdorazowej gruntownej naprawie.

18. Aby nie zatrzymywać użytkowania takich wag, kolej ma prawo każdorazowo wzywać urzędnika legalizacyjnego do ich sprawdzenia i ocechowania. W razie nieprzybycia urzędnika w terminie wyznaczonym przez Dyrekcję, nie krótszym jednak niż pięć dni, wagi mogą być używane bez ocechowania aż do czasu przybycia tegoż urzędnika.

Rewizje.

19. Wszystkie wagi kolejowe winny być sprawdzane przez fachowych funkcjonarjuszy kolejowych nie rzadziej niż raz na trzy miesiące.

20. Prawo dokonywania w każdym czasie rewizji wag i odważników kolejowych przysługuje urzędnikom legalizacyjnym, upoważnionym do tego

przez Okręgowy Urząd Miar. W razie, gdy urzędnik dokonywujący rewizji, uzna za konieczne dokonanie sprawdzenia, Dyrekcja Kolejowa nie odmówi dostarczenia odpowiednich przyborów.

21. Rewizje i sprawdzenia, o których mowa w p. 20 winny odbywać się w obecności przedstawiciela odnośnej Dyrekcji Kolejowej, i o wynikach winien być spisany protokuł w 2-ch egzemplarzach, z których jeden przeznacza się dla Dyrekcji, drugi dla Okręgowego Urzędu Miar.

Ekspertyzy.

22. W sprawach nieporozumień, zachodzących między koleją i jej klijentami z powodu niedokładności narzędzi mierniczych, orzeczenie właściwego Okręgowego Urzędu Miar ma znaczenie decydujące.

Koszty ekspertyzy i wydelegowania urzędnika legalizacyjnego ponosi strona, żądająca dokonania ekspertyzy.

47.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych z dnia 14/V 1923 r. № V. 631/23 w sprawie zasad projektowania urządzeń wodociągowych na kolejach znaczenia ogólnego.

Niżej podane zasady projektowania urządzeń wodociągowych mają być stosowane przy projektowaniu i budowie nowych kolei żelaznych znaczenia ogólnego, jak również przy przebudowie istniejących urządzeń wodociągowych. O ileby w poszczególnych wypadkach zachodziła konieczność pewnych odstępstw od zasad, ustalonych niniejszem rozporządzeniem, odstępstwa te mogą być dopuszczane tylko za zezwoleniem Ministerstwa Kolei Żelaznych.

Za Kierownika Ministerstwa:
(—) *J. Eberhardt*
Podsekretarz Stanu.

Zasady projektowania urządzeń wodociągowych na kolejach żelaznych znaczenia ogólnego.

1. Zgodnie z art. 70 Przepisów Technicznych projektowania i budowy kolei żelaznych znaczenia ogólnego z dnia 10 marca 1923 r. (Dz. Urz. № 10 1923 r.), stacje wodne winny być tak rozstawione i posiadać taką wydajność, aby były w stanie o każdym czasie zaspokoić miejscowe potrzeby stacyjne i zasilić parowozy pełnej ilości pociągów, przewidzianej warunkami technicznemi budowy kolei, oraz aby posiadały możność dalszego rozwoju odpowiednio do przewidywanego zwiększenia sprawności linji kolejowej.

2. Odległości między stacjami wodnemi należy określać odpowiednio do warunków ruchu pełnoładownego pociągu towarowego, prowadzonego parowozem typu G. 8 1 (p. Dz. Urz. № 10 1923 r.) z tendrem o pojemności skrzyni wodnej 16,5 m^3. Przyjmując dla parowozu G. 8 1 spożycie wody na 1 KM_i 8 kg., z dołączeniem zaś 30% na straty nieprzewidziane — 10,4 kg., czyli na każde 1000 kg. siły pociągowej Z_i i 1 km. przebiegu pociągu, $\frac{10,4 \times 1000}{270} = 38,5$ kg. należy stacje wodne rozstawić w takich odstępach, aby uzupełnienie zapasu wody mogło nastąpić już po wyczerpaniu 80% pojemności tendra. Wymaganiom tym czyni zadość odległość między sta-

cjami wodnemi, wynosząca, zależnie od warunków profilu podłużnego, 30—50 km.

Dla linji kolejowych lub poszczególnych odcinków, obsługiwanych za pomocą parowozów kusych (tendrzaków), należy przy rozstawianiu stacji wodnych mieć na względzie odpowiednie zmniejszenie odległości między niemi.

3. Ilość wody, jaką wodociąg stacyjny ma dostarczyć w ciągu doby, składa się z:

a) ilości niezbędnej do zasilania wszystkich przechodzących przez stację parowozów pociągowych przy określonym w szczegółowych warunkach technicznych napięciu ruchu przewozowego (art. 1);
b) ilości niezbędnej dla pracy przetokowej, na rezerwy, mycie kotłów, a także dla użytku naprawni taboru i na potrzeby stacji, co powinno być obliczane na stacjach z parowozownią główną nie mniej niż 100 m^3 na dobę, na stacjach z parowozownią zwrotną nie mniej niż 40 m^3 i na wszystkich pośrednich stacjach nie mniej 10 m^3 na dobę;
c) ilości wody zdatnej do picia, dla użytku przewożonych wojsk, która winna wynosić na stacjach z punktami żywnościowemi nie mniej niż 40 m^3, na stacjach zaś pośrednich nie mniej niż 10 m^3 na dobę.

4. Stacje wodne należy wyznaczać możliwie w pobliżu naturalnych zbiorników (rzek, jezior, źródeł), mogących dostarczyć wymaganej ilości wody.

W razie nieznalezienia dobrej wody w pobliżu stacji winny być zarządzone poszukiwania naturalnej miękkiej wody na większej przestrzeni.

Badania przedwstępne winny dotyczyć zarówno ilości, jak i jakości wody.

W celu stwierdzenia, że woda jest odpowiednią do zasilania kotłów parowych, winny być dokonane badania chemiczne; oprócz tego należy przeprowadzić badania bakterjologiczne dla określenia przydatności wody do picia i do celów gospodarczych. W wypadku, gdy woda przeznaczona do użytku technicznego nie jest przydatną do picia, muszą być zawczasu przedsięwzięte środki dla zaspokojenia tej potrzeby.

Jako dobrą do zasilania kotłów parowozowych uważać należy wodę, która w jednym litrze zawiera nie więcej nad 150 mg. ciał, tworzących kamień kotłowy. Woda, zawierająca 150—250 mg. ciał, tworzących kamień kotłowy jest miernego gatunku; przy zawartości 250—350 mg. tych ciał w jednym litrze pożądane jest oczyszczanie chemiczne. Przy zawartości w jednym litrze ponad 350 mg. takich ciał oczyszczanie chemiczne wody jest konieczne.

5. Pompy, tłoczące wodę do zbiorników, mogą być ustawione, zależnie od warunków miejscowych, w samych wieżach ciśnień, przybudówkach do nich, albo w oddzielnych budynkach. Kotły parowe mogą być ustawiane również w samej wieży ciśnień, o ile budowa jej odpowiada wymaganiom przepisów o kotłach parowych.

Wydajność pomp winna wystarczać dla pokrycia całkowitego 24-ro godzinnego zapotrzebowania najwyżej w ciągu 16-tu godzin pompowania. Przy ruchu, nieprzekraczającym 12 par pociągów na dobę, zapotrzebowanie wody na stacji powinno być pokryte przy 8-mio godzinnej pracy pomp. Nie dotyczy to pomp o napędzie elektrycznym, które przy stałym dopływie prądu i samoczynnem ich włączaniu i wyłączaniu mogą normalnie pracować bez przerwy dzień i noc.

Stacja pomp winna w zasadzie posiadać podwójną ilość kotłów i pomp mogących działać naprzemian i połączonych z jedną wspólną linją rur ssących i takąż linją rur tłoczących. W nowych urządzeniach stacje pomp mogą być narazie zaopatrzone w pojedyńczą ilość kotłów i pomp.

Wieża ciśnień może mieć pojedyńczy zbiornik wody, o ile ten ostatni ze względu na swą budowę, nie będzie wymagał perjodycznie unieruchomienia dla naprawy.

6. Pojemność zbiornika wieży ciśnień winna być taką, ażeby przy największym ruchu zwykłym wystarczała przynajmniej na 8 lub 16 godzin, w zależności od rodzaju stacji i intensywności ruchu pociągów, w każdym zaś razie była nie mniejszą niż $^1/_3$ największego zapotrzebowania dziennego przy największym ruchu.

Przy napędzie elektrycznym pomp z samoczynnem włączaniem i wyłączaniem, działającym w dzień i w nocy, zbiorniki winny mieć pojemność, odpowiadającą conajmniej 4-ro godzinnemu zapotrzebowaniu w okresie największego rozbioru wody, przy maksymalnym ruchu pociągów.

Dno zbiornika wody wieży ciśnień winno się wznosić conajmniej o 10 m. ponad górną powierzchnią szyn torów głównych na stacji. Przy określaniu wysokości wieży ciśnień, odpowiednio do rozmiarów stacji i wymagań ruchu pociągów, należy mieć również na uwadze sprawność wodociągu do gaszenia pożarów.

7. Na każdej stacji wodociągowej, gdzie przewiduje się zasilanie wodą parowozów pociągów osobowych, winny być ustawione pomiędzy torami głównemi dwa żórawie w ten sposób, aby parowozy pociągów osobowych, dążących w obydwu kierunkach, mogły nabierać wodę bez odczepiania parowozu od pociągu. Dla pociągów towarowych przechodzących przez stację bez zmiany parowozu, żórawie wodne dla każdego kierunku winny być tak ustawione, aby parowozy pociągowe mogły dochodzić do nich bez kilkakrotnych zajazdów.

Wydajność żórawi, zasilających parowozy pociągów pośpiesznych, winna wynosić conajmniej 5 m^3/min., a dalekobieżnych towarowych conajmniej 3m^3/min.; wogóle zaś wydajność żórawi do zasilania pociągów przechodzących przez stację bez zmiany parowozu winna wynosić na kolejach pierwszorzędnych conajmniej 2 m^3/min., na kolejach zaś drugorzęenych conajmniej 1 m^3/min. Wyciek żórawi wodnych winien być położony na wysokości conajmniej 3,00 m. nad górną krawędzią szyn. Dla żórawi zasilających parowozy pociągów pośpiesznych wysokość tę należy zwiększyć do 3,40 m.

Żórawie wodne powinny być zaopatrzone w urządzenia do samoczynnego odpływu wody, pozostającej w kolumnie po zamknięciu zasuwy.

8. Stacje wodne winny być zaopatrzone w odpowiednią ilość zdrojów gospodarczych i łatwo dostępnych hydrantów pożarowych, nacięcie których pozwalałoby na użycie węży miejscowej straży ogniowej. Magazyny i wszystkie oddziały naprawni taboru, oraz inne większe budynki kolejowe winny być zaopatrzone pozatem w hydranty wewnętrzne.

48.

ZEZWOLENIE

Ministra Kolei Żelaznych Biuru Techniczno-Handlowemu w Krakowie „Inż. J. Żukowski" z dn. 18/V 1923 r. № V. 2835/24/23 w sprawie nadania inż. J. Żukowskiemu i W. Waśkowskiemu prawa zejścia na grunt celem czynienia przedwstępnych poszukiwań kolejowych linji użytku publicznego od Krakowa przez Ojców do Olkusza.

Na mocy art. 2, 5 i 6 Ustawy z dnia 14/X 1921 r. o udzielaniu koncesji na budowę kolei prywatnych (Dziennik Ustaw № 88 poz. 646), Ministerstwo Kolei Żelaznych nadaje niniejszem Inżynierom pp. J. Żukowskiemu i Władysławowi Waśkowskiemu, działającym z ramienia Biura Techniczno-Handlowego „Inż. J. Żukowski" i zamieszkałym w Krakowie przy ul. S Michałowskiego № 1, prawo zejścia na grunt celem czynienia przed-

wstępnych poszukiwań kolejowych linji użytku publicznego od Krakowa przez Ojców do Olkusza, przyczem przyjmuje Ministerstwo do wiadomości zobowiązanie Inżyniera J. Żukowskiego i zapłacenia za asygnatę № 2819 z dnia 28/IV 1923 r. do Kasy Ministerstwa Kolei Żelaznych 125.000 marek pol. jako opłatę za zezwolenie i na koszta ogłoszenia w Monitorze.

Projektowana linja ogólnej długości wraz z warjantami około pięćdziesięciu kilometrów przechodzić będzie przez Województwa Krakowskie i Kieleckie, które Ministerstwo Kolei Żelaznych powiadamia jednocześnie o wydaniu niniejszego zezwolenia.

Zezwolenie niniejsze zachowuje swą moc w ciągu sześciu miesięcy.

Za Kierownika Ministerstwa:
(—) *J. Eberhardt*
Podsekretarz Stanu

49.

ZEZWOLENIE

Ministra Kolei Żelaznych Spółce Akcyjnej Przemysł Drzewny „Fabrylas" z dnia 26/V 1923 r. № V. 2340 24/23 w sprawie nadania inż. K. Milicerowi prawa zejścia na grunt celem czynienia przedwstępnych poszukiwań kolejowych linji kolei wąskotorowej od stacji kolei państw. „Ostki" przez Białowiż do Wojtkiewicz.

Na mocy art. 2, 5 i 6 Ustawy z dnia 14/X 1921 r. o udzielaniu koncesji na koleje żelazne prywatne (Dziennik Ustaw № 88 poz. 646) Ministerstwo Kolei Żelaznych nadaje niniejszem Inżynierowi p. K. Milicerowi, działającemu z ramienia Spółki Akcyjnej Przemysł Drzewny „Fabrylas" i zamieszkałemu w Warszawie, prawo zejścia na grunt celem czynienia przedwstępnych poszukiwań kolejowych linji kolei wąskotorowej od stacji kolei państw. „Ostki" przez Białowiż do Wojtkiewicz, przyczem przyjmuje Ministerstwo do wiadomości zobowiązanie Zarządu Spółki Akcyjnej Przemysł Drzewny „Fabrylas" i przedłożenie kwitu № 1892 Kasy Ministerstwa Kolei Żelaznych z opłaty siedemdziesięciu dwóch tysięcy pięciuset marek polskich.

Projektowana linja ogólnej długości wraz z warjantami czterdzieści pięć kilometrów przechodzić będzie przez Województwo Poleskie, które Ministerstwo Kolei Żelaznych powiadamia jednocześnie o wydaniu niniejszego zezwolenia.

Zezwolenie niniejsze zachowuje swą moc w ciągu sześciu miesięcy.

Za Kierownika Ministerstwa:
(—) *J. Eberhardt*
Podsekretarz Stanu

50.

OBWIESZCZENIE

Ministra Kolei Żelaznych z dnia 11/V 1923 r. L. R. K. 102/23 o zmianie, względnie uzupełnieniu składu Państwowej Rady Kolejowej na okres trzechlecia 1922—1924.

W grupie I. Przedstawiciele Ministerstw:

1) Zastępcą członka P. R. K. z ramienia Ministerstwa Rolnictwa i Dóbr Państwowych zamianowany został p. Lipiński Konrad w miejsce p. Sochaczewskiego Stanisława.

2) Zastępcą członka P. R. K. z ramienia Ministerstwa Spraw Wojskowych zamianowany został p. Regulski Bronisław w miejsce p. Przybylskiego Marjana.

3) Utracił mandat członka P. R. K. p. Rogalski Stanisław z powodu zamianowania urzędnikiem Ministerstwa Kolei Żelaznych. W jego miejsce wszedł do składu Rady jako członek z ramienia Ministerstwa Skarbu p. Sienkiewicz Franciszek, dotychczasowy zastępca członka.

W grupie II. Przedstawiciele miast:

Jako przedstawiciele miasta Wilna zostali wybrani:
1) P. Bańkowski Witold w charakterze członka P. R. K.
2) P. Łokuciewski Jan w charakterze zastępcy członka P. R. K.

W grupie III. Przedstawiciele powiatowych ciał samorządowych Województw:

a) Jako przedstawiciele powiatowych ciał samorządowych Ziemi Wileńskiej zostali wybrani:
1) P. Zawisza Kazimierz w charakterze członka P. R. K.
2) P. Falewicz Jan w charakterze zastępcy członka P. R. K.

b) Jako przedstawiciel powiatowych ciał samorządowych Województwa Tarnopolskiego wszedł do składu Rady w charakterze członka ks. Korduba Teodor, dotychczasowy zastępca członka, w miejsce d-ra Bujaka Franciszka, który zrezygnował z mandatu.

W grupie V. Przedstawiciele Dyrekcyjnych Rad Kolejowych:

Jako przedstawiciel Dyrekcyjnej Rady Kolejowej w Stanisławowie wszedł do składu Rady w charakterze członka p. Kasztelewicz Józef, dotychczasowy zastępca członka w miejsce inż. Dunki de Sajo Władysława, który zrezygnował z mandatu.

Kierownik Ministerstwa:
(—) *Zagórny-Marynowski*

ZAWIADOMIENIA.

ZMIANY OSOBOWE
w Ministerstwie Kolei Żelaznych.

Mianowania.

Kierownik Ministerstwa Kolei Żelaznych mianował:

Rozporządzeniem z dnia 30 kwietnia 1923 r.:

D-ra inż. Kunickiego Stanisława, urzędnika prowizorycznego w Departamencie Budowy i Utrzymania Kolei — st. referentem w VI stopniu służb. urzędn. państw.

L. Pr. 228/23.

Rozporządzeniem z dnia 9 maja 1923 r.:

Inż. Morkiewicza Bolesława — urzędnikiem prowizorycznym z poborami VII stopnia służb. urzędn. państw. w Departamencie Mechanicznym i Zasobów.
L. Pr. 1634/23.

Adamskiego Wieńczysława — urzędnikiem prowizorycznym z poborami X stopnia służb. urzędn. państw. w Departamencie Ruchu.
L. Pr. 1661/23.

Zatwierdzenie na stanowisku.

Kierownik Ministerstwa Kolei Żelaznych zatwierdził na stanowisku Wiceprezesa Dyrekcji Kolei Państwowych w Wilnie:

Rozporządzeniem z dnia 24 kwietnia 1923 r.:

Inż. Gutowskiego Antoniego, p. o. Wiceprezesa Dyrekcji K. P.
L. Pr. 1314/23.

Przeniesienie na emeryturę.

Kierownik Ministerstwa Kolei Żelaznych przeniósł na emeryturę:

Rozporządzeniem z dnia 19 maja 1923 r.:

Eborowicza Szymona, st. referenta w Departamencie Ruchu, z dniem 31 maja 1923 r.
L. Pr. 1787/23.

W Dyrekcjach Kolei Państwowych.

Mianowania.

Buriak Józef, inspektor k. p. — naczelnikiem Urzędu ruchu w Stanisławowie.
L. I. 6614/3D/23.

Kamiński Leopold, st. rew. k. p. — kierownikiem działu statystyki w Wydziale Ruchu Dyrekcji Kolei Państwowych w Stanisławowie.
L. dz. I. 1861/3D/23.

Bałłaban Adam — głównym kasjerem dyrekcyjnym przy Dyrekcji Kolei Państwowych w Gdańsku.

Gapski Konrad, Bross Teofil, Lekki Włodzimierz, Żuławski Ignacy — starszymi kontrolerami obrotu handlowego.

Bannach Aleksander i Brzuszkiewicz Hieronim — starszymi kontrolerami ruchu.

Inż. Ogurek Alfred — pomocnikiem naczelnika działu.
№ I. 17199/3C/22.

Mianowani z ważnością od 1-go stycznia 1923 r. w Dyrekcji Kolei Państwowych w Warszawie:

Kucharski Piotr — inspektorem ruchu 4-go oddz.
Biernacki Romuald — pomocnikiem inspektora ruchu 4-go oddz.
Filipowicz Zdzisław, Walter Kazimierz i Riabow Konstanty — rewizorami ruchu.
L. I. 5482/3J/23.

Zell Antoni — rewizorem-instruktorem ajencji celnych, przy Wydziale Przewozowo-Taryfowym w Dyrekcji Kolei Państwowych w Wilnie.
№ I. 3745/3/23.

Langowski Arkadjusz — starszym rewizorem w Centralnym Biurze Zakupów w Warszawie.
L. dz. I. 5383/3J/23.

Geissler Józef, st. kontroler ruchu — pomocnikiem naczelnika działu dla dochodzeń wypadków kolejowych w Wydziale Ruchu Dyrekcji Kolei Państwowych w Poznaniu.
L. I. 5877/3D/23.

St. komisarz k. p. Minticz Jan, kierownik działu reklamacyjnego przy Dyrekcji Kolei Państwowych w Krakowie — naczelnikiem działu reklamacyjno-wyrównawczego przy Dyrekcji Kolei Państwowych w Gdańsku.
L. dz. I. 6719/3C/23.

Posunięcie w płacy.

Cichocki Jan, kierownik Urzędu obrotu handlowego w Grudziądzu do 4-go stopnia płac pracowników kolejowych.
L. I. 17199/3C/22.

Zwolnienie ze służby na własną prośbę.

Inż. Nagrodzki Włodzimierz, wicedyrektor Wydziału Ruchu przy Dyrekcji Kolei Państwowych w Gdańsku, z dniem 1 marca 1923 r.
L. I. 4740/3C/23.

Zwolnienie ze stanowiska na własną prośbę.

Bandurski Walerjan, inspektor k. p., ze stanowiska kierownika likwidatury w Wydziale Finansowym Dyrekcji Kolei Państwowych w Krakowie.
L. I. 6875/23.

Zwolnienie.

Inż. Niedziałkowski Stanisław, pomocnik naczelnika oddziału drogowego w Kowlu, wskutek przejścia do Dyrekcji Okręgowej Robót Publicznych w Wilnie.
L. dz. I. 6572/3/23.

Przeniesienie na własną prośbę.

Pisarski Alfred, st. komisarz k. p. z Dyrekcji Kolei Państwowych w Stanisławowie do Dyrekcji Kolei Państwowych w Poznaniu.
L. I. 5445/3D/23.

Zakaz przyjęcia.

Zabrania się przyjmować do służby:

Sapety Karola, b. prowizorycznego sekretarza podatkowego Urzędu Skarbowego w Rudzie.
Pr. 1727/23.

Sadkowskiego Wincentego, b. kierownika Państwowego Urzędu pośrednictwa pracy w Skarżysku.
Pr. 1574/23.

W razie zaś, gdyby już zostali przyjęci, należy ich bezzwłocznie ze służby zwolnić.

KONKURSY

na posadę kierownika (naczelnika) działu reklamacyjnego w Wydziale Handlowym Dyrekcji Kolei Państwowych w Krakowie.

Warunki dla ubiegających się: 4 lub 5 stopień płacy i dłuższa praktyka w służbie handlowej.

Termin składania podań do 5 lipca 1923 r.

L. I. 7669/3/23.

na posadę kierownika likwidatury w Wydziale Finansowym Dyrekcji Kolei Państwowych w Krakowie.

Warunki dla ubiegających się: wykształcenie średnie, 4 lub 5 stopień płacy i dłuższa praktyka w służbie finansowej.

Termin składania podań do 5 lipca 1923 r.

L. I. 6875/23.

Tłoczono w Drukarni Państwowej. 21372